



ARGE KV Terminal Köln Nord
DB International GmbH
 Ernteweg 10, 50741 Köln
Schubler-Plan, Ingenieur GmbH
 Venloer Straße 301, 50741 Köln
Ingenieurteam GmbH
 Holstentor Straße 10, 50741 Köln
ING Dr. Spoerer & Dr. Hausmann
 Hochstraße 4, 50741 Köln

Bauplatz für ein Millionenprojekt: Neben Industriestraße und Müllverbrennungsanlage entsteht das Terminal Nord.

BILD: STEFAN WÖRRING

Das Drehkreuz des Nordens

HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN Startschuss für neues Terminal – Investition beträgt rund 80 Millionen Euro

VON HELMUT FRANGENBERG

Für den Fototermin hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG eigens einen Bagger zur Dekoration vor den Bauzaun gefahren. Der Wind bläst die Gläser, die zum Anstoßen bereit stehen, vom Tisch, während man auf den zuständigen Referatsleiter des Verkehrsministeriums wartet. Er soll einen 17-Millionen-Scheck für die erste Baustufe überreichen, doch der Vertreter des Verkehrsministeriums ist im Stau stecken geblieben. Beim Startschuss für den Bau des „Terminal Nord“ an der Industriestraße in Niehl muss noch kräftig improvisiert werden. Man braucht noch viel Fantasie, um sich vorstellen, was hier hinter dem Bauzaun in den nächsten zwei Jahren entstehen soll.

Mehr als 80 Millionen Euro sollen aus dem öden Brachland zwischen Müllverbrennungsanlage und der Neusser Landstraße im Industriepark Nord ein leistungsfähiges modernes Güterverkehrsdrehkreuz machen. Wenn 2013 die erste Baustufe abgeschlossen

sein wird, geht es mit 69 000 Containern pro Jahr los, die über fünf Gleise und zwei Kräne umgeladen werden. Der weitere Ausbau wird dann – abhängig von der Marktentwicklung – in mehreren Schritten erfolgen. Am Ende sollen sich sechs Kräne an neun Gleisen drehen und rund 400 000 Container pro Jahr zwischen Schiene und Straße verladen.

Vorbild für das neue Terminal in Niehl ist der Umschlagbahnhof

„Wenn wir den Güterverkehr der Zukunft bewältigen wollen, müssen wir heute in die Infrastruktur investieren

Horst Leonhardt, HGK-Chef

Eifelort im Kölner Süden, wo zur Zeit rund 300 000 Container beziehungsweise Lkw-Auflieger pro Jahr umgeladen werden (siehe Infokasten). So wie der Bahnhof Eifelort an den südlichen Industriegürtel Kölns angebunden ist, soll das neue Terminal in Longerich den Norden versorgen. „So ver-

meiden wir Verkehr, der heute noch die Stadt belastet“, sagte HGK-Chef Horst Leonhardt. Prognosen gehen von einem weiteren deutlichen Anstieg des Güterverkehrsaufkommens aus. „Wenn wir den Güterverkehr der Zukunft bewältigen wollen, müssen wir heute in die Infrastruktur investieren.“ Neben dem Ausbau des Godorfer Hafens ist der Bau des „Terminal Nord“ das zweite Großprojekt der städtischen Beteiligungsfirma HGK.

In der Diskussion zwischen Gegnern und Befürwortern des Hafenausbaus im Süden war auch immer auf das große Bauprojekt im Norden verwiesen worden. Die Hafengegner hatten die Investitionen im Norden und einen Ausbau des Niehler Hafens begrüßt. Dadurch werde der Hafenausbau im Süden überflüssig. Die Befürworter des Hafenausbaus hatten dagegen genau wie die HGK immer darauf verwiesen, dass die Kölner Region sowohl im Süden wie auch im Norden einen leistungsfähigen Umschlagplatz für Lkw, Eisenbahn und Schiffe haben müsste.

Auf den Straßen gebe es keine Kapazitätsreserven mehr, so die HGK. „Reserven gibt es nur noch auf den Wasserwegen und auf den Schienen“, so Leonhardt. Mit dem Terminal Nord „klinge“ sich das Unternehmen in die „moderne Logistik“ ein. Ähnlich wie die Deutsche Bahn im Süden könne hier die HGK als Verkehrsunternehmen profitieren und das vorhandene eigene Infrastruktur-Netz beleben. „Mit unseren Angeboten bieten wir attraktive, umweltschonende Alternativen zum Transport auf der Straße“, sagte Leonhardt. Die HGK halte die Region auf diese Weise mobil.

Die Kosten der ersten Baustufe betragen 22 Millionen Euro und werden zu 75 Prozent vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Die Förderung des Terminals sei ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung, sagte Peter Lüttjohann, Leiter des Referats Güterverkehr und Logistik im Bundesverkehrsministerium. Der Industriepark Nord werde eine wesentliche Bedeutung für den Güterumschlag der Region haben.

Das Pendant im Süden

Die Deutsche Bahn hat damit begonnen, den Umschlagbahnhof Köln-Eifelort auszubauen. Im August 2012 soll dort das dritte Verlademodul in Betrieb genommen werden. Derzeit werden pro Jahr rund 300 000 Auflieger von Sattelschleppern auf Güterzüge und umgekehrt verladen. Wenn die dritte Krananlage in Betrieb geht, sollen es 370 000 sein. Um Platz für zusätzliche Güterzüge zu schaffen, wird der Güterbahnhof um vier Gleise erweitert, die jeweils 700 Meter lang sind.

Köln-Eifelort liegt an der Bahnstrecke zwischen Köln und Bonn und wurde 1969 als Containerbahnhof von der DB in Betrieb genommen. Damals gab es nur ein Verlademodul. 1991 kam das zweite hinzu. Heute werden auf der Anlage nur noch wenige Container verladen. Das Hauptgeschäft besteht aus Lkw-Aufliegern. (pb)

